

Überflieger. Grenzverschiebungen und Grenzverletzungen im Flugverkehr

Annette Vowinckel

SUMMARY

This article focuses on the idiosyncrasies of airborne borders in the context of civil aviation. While at first glance it seems that crossing borders in an airplane would be much easier than crossing checkpoints in a car or train. We can observe that border control, for example inside the European Union, has been liberalized; however, any domestic city has turned into a border post, given that there is an airport large enough for mid-range aircraft. In fact, with the establishment of passport control in airports and extensive radar control crossing borders in airplanes has become more and more difficult in the course of the Twentieth and Twenty-first Centuries, especially for migrants, refugees and asylum seekers. Even if, on the one hand, the expansion of civil aviation is an indicator for the liberalization of border-crossing travel, it does on the other hand limit the freedom to travel of those who do not have the “right” passport and citizenship.

Der Beginn der Luftfahrt markiert den historischen Augenblick, in dem aus einem zweidimensionalen Grenzsyste^m de facto ein dreidimensionales wurde. War zuvor die Grenze zwischen zwei Staaten buchstäblich diejenige Strecke gewesen, auf der beide aneinander – bzw. auf See an internationales Gewässer – grenzten, so kam nun der Luftraum hinzu, innerhalb dessen im Prinzip die gleichen Regeln galten (und gelten), der aber im Hinblick auf die Handhabung von Grenzüberschreitungen das Aufstellen neuer Spielregeln erforderlich machte.¹ So musste zum Beispiel die Frage geklärt werden, wo der zum

1 Vgl. J. R. V. Prescott, *Political Frontiers and Boundaries*, London 1987, S.139-142.

Staatsgebiet gehörende Luftraum aufhört und der Weltraum und damit internationales Gebiet anfängt. Zwar war die Frage nach dem Besitz des Luftraums schon in der Antike gestellt und dahingehend beantwortet worden, dass der Luftraum über einem Grundstück ‚bis in den Himmel‘ dem Eigentümer eben dieses Grundstücks gehöre, doch war dies keine juristische und potenziell handlungsweisende Festlegung, sondern eine theoretische Überlegung gewesen. Von praktischer Relevanz war sie allenfalls im Mythos, wenn man davon ausgeht, dass Ikarus von den Göttern auch dafür bestraft wurde, dass er die Grenze zwischen Luft- und Weltraum nicht respektierte.

Mit dem Beginn der Raumfahrt ergab sich die Notwendigkeit einer eindeutigen Begrenzung des Himmels, die schließlich von der UNO vorgenommen wurde. In einer ersten Stellungnahme des *United Nations ad-hoc-Committee on the Peaceful Uses of Outer Space* wurde 1959 (also zwei Jahre *nach* dem ersten Sputnik-Flug) festgestellt, dass es einer einheitlichen Definition bedürfe.² Allerdings wurde der erste Weltraumvertrag, mit vollem Titel: *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*, erst 1967 von der UNO verabschiedet und bis zum Inkrafttreten am 10. Oktober des gleichen Jahres von 90 Staaten unterzeichnet. In diesem Vertrag wurde das Weltall zu internationalem Gebiet erklärt; die Frage, wo genau die Grenze zwischen Luft- und Weltraum zu ziehen sei, blieb jedoch offen. Nach einer Festlegung der Fédération Aéronautique Internationale vom 25. Juni 2004 verläuft diese Grenze, auch als Kármán-Linie bezeichnet, in einer Höhe von 100 Kilometern bzw. 62,5 Meilen über der Erdoberfläche, während für die US-amerikanisch Luft- und Raumfahrtorganisation NASA das All bereits 80,5 Kilometer bzw. 50 Meilen über Grund – auf der Grenze zwischen Mesosphäre und Thermosphäre – beginnt.³ Beide Grenzziehungen liegen weit über der Höhe, in der noch normaler Flugverkehr möglich ist: Die Concorde erreichte eine maximale Flughöhe von knapp 18.000 m, normale Passagierflugzeuge bewegen sich in der Regel nicht über einer Reishöhe von 13.500 m und damit im Staatsgebiet des überflogenen Staates. Spionageflugzeuge, die ohne Erlaubnis in den Luftraum eines fremden Staates eindringen, dürfen demzufolge abgeschossen werden, Spionagesatelliten, die sich im internationalen Raum befinden, hingegen nicht.⁴

Die Grenze zwischen nationalem und internationalem Territorium überschreiten Flugzeuge (ähnlich den Schiffen) nur dann, wenn sie sich über internationales Gewässer begeben, und auch dann ist das Flugzeug noch exterritoriales Staatsgebiet desjenigen Staates, in dem es registriert ist bzw. die betreibende Fluggesellschaft ihren Sitz hat. An Bord eines deutschen Flugzeugs gilt auch dann das deutsche Luftfahrtrecht, wenn es sich

2 M. Dausies, Die Grenze des Staatsgebietes im Raum, Berlin 1972, S. 9; UN Doc A/4141, 14.06.1959, S. 93 f.

3 Vgl. www.fai.org/press_releases/2004/documents/12-04_100km_astronautics.doc (04.01.2008); J. Hickman/E. Dolman, Resurrecting the Space Age: A State-Centered Commentary on the Outer Space Regime, in: *Comparative Strategy* 21 (2002) H. 1, S.1-20;

4 U. von Alemann, Grenzen schaffen Frieden, in: *Die Zeit* Nr. 6, 04.02.1999, S. 39.

in Hanoi oder in Sydney befindet – es sei denn, dass „nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Befolgung ausländischer Rechtsvorschriften vorgeht.“⁵

Als kompliziert erweisen sich Fragen der Territorialität im Flugbetrieb zum Beispiel im Hinblick auf die Frage, welche Staatsbürgerschaft ein an Bord eines Flugzeugs geborenes Kind erhält – eine Frage, die international keineswegs einheitlich gehandhabt wird. Handelt es sich um das Flugzeug eines Landes mit territorialem Staatsbürgerschaftsrecht (z. B. um ein US-amerikanisches oder kanadisches Flugzeug), so erhält das Kind zusätzlich zu der Staatsbürgerschaft der Eltern die Staatsbürgerschaft desjenigen Landes, unter dessen Flagge das Flugzeug fliegt. An Bord einer Lufthansa-Maschine gilt dies indes nicht, da in Deutschland geborene Kinder auch nach der Reform des Staatsbürgerschaftsrechts im Jahr 2000 nur dann einen deutschen Pass beantragen können, wenn mindestens ein Elternteil seit mindestens acht Jahren dauerhaft in der Bundesrepublik lebt.⁶

Gleichwohl ergeben sich im Flugwesen andere Bedingungen für den Grenzübertritt als im Verkehr zu Wasser oder zu Land. Da die Grenzkontrollen hier nicht, wie bei einer Reise im Auto oder in der Bahn, unmittelbar an der geografischen Grenze stattfinden, wird im Flugverkehr potenziell jede Provinzstadt im Landesinneren zu einem Grenzzort, sofern sie nur über einen Flughafen mit entsprechender Reichweite verfügt. Während sich also einerseits im Flugzeug das Staatsgebiet potenziell auf jeden Ort weltweit ausdehnt, verschieben sich – in einer scheinbar paradoxen Umkehrung – im geschlossenen Netz der Flughäfen die Grenzen ins Innerste der Nationalstaaten.

Wenn sich auch formal am Akt des Grenzübertritts nichts ändert, so hat dieser Umstand doch Folgen für die Wahrnehmung von Grenzen, die sich von der Peripherie ins Zentrum verschieben und gleichzeitig in eine Art geschlossenes Netzwerk generieren, innerhalb dessen Länder und Kontinente nahezu beliebig aneinander rücken: Auch wenn die Bundesrepublik nicht an Russland grenzt, so können wir doch direkt von Berlin nach Moskau fliegen, ohne in dem dazwischen liegenden Polen eine Passkontrolle passieren zu müssen. Auf den ersten Blick scheinen Grenzübertritte in dieser aus Flughäfen und Flugzeugen bestehenden und nach außen hermetisch abgeriegelten „Airworld“⁷ einfacher zu sein, als in der Welt unmittelbar aneinander grenzender Territorialstaaten. Allerdings ist der Grenzübertritt im Flugzeug auch extrem kontrollierbar und damit massiven Restriktionen unterworfen. Diese reichen von der finanziellen Einschränkung (Fliegen war bis in die neunziger Jahre hinein eine recht teure Fortbewegungsart) über die Beschränkung

5 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), S. 3; zit. nach: <http://www.luftrecht-online.de/index.htm> (04.01.2008).

6 Aufgrund der Uneinheitlichkeit wird die Frage, welchen Staatsangehörigkeit(en) im Flugzeug geborene Kinder erhalten, häufig in Internetforen diskutiert, wobei viel Halbwissen verbreitet wird und mancher Kommentar auch ins Ironische abdriftet. Auf die Frage, wie der Geburtsort eines über dem Atlantik geborenen Kindes im Pass vermerkt werde, empfiehlt ein Diskutant lakonisch: „Über den Wolken, wo die Freiheit wohl grenzenlos ist!“, <http://www.wer-weiss-was.de/theme53/article1511839.html>) (26.11.2007).

7 Der Begriff taucht erstmals 1949 als Titel einer vom Deutschen Aero Club herausgegebenen Zeitschrift auf und wird später zum Beispiel von Walter Kirn in dem Roman *Up in the Air*, New York 2001 (deutsch: Mr. Bingham sammelt Meilen, München 2004) verwandt. Vgl. A. Vegesack/J. Eisenbrand, (Hrsg.), *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise*, Weil am Rhein 2004, S. 6 (Vorwort der Herausgeber).

des Gepäcks, die relativ kleine Zahl der möglichen Start- und Zielpunkte bis hin zur Beschneidung von Subversionsstrategien durch lückenlose Kontrolle: Ein Flugzeug ohne Pass und Ticket zu betreten ist quasi unmöglich, da Flughäfen sich von Bahnhöfen, wie Detlef Siegfried es formuliert, vor allem „durch ein ausgefeiltes Schleusungs- und Sicherheitssystem“ unterscheiden, „das die Fluggäste und ihr Gepäck während der Passage vom Land- zum Luftverkehr zu durchlaufen haben.“⁸ Dieser Umstand hat sich nicht zuletzt in der Flughafenarchitektur niedergeschlagen, die zum einen den ästhetischen Bedürfnissen der Reisenden, darüber hinaus aber auch den organisatorischen Ansprüchen ihrer Betreiber auf dem Gebiet der Logistik und der Sicherheit gerecht werden müssen.⁹ Zu den individuellen Kontrollen am Flughafen kommt außerdem die Überwachung des Luftraums hinzu. Im Unterschied zu einem Wanderer in den Vogesen wird auch ein noch so kleines Privatflugzeug vom Radar aufgezeichnet, sodass der unkontrollierte Grenzübertritt auch für Flugzeuge quasi unmöglich ist. Die Berliner Luftbrücke im Winter 1948/49 beispielsweise funktionierte nur, weil die Sowjetunion darauf verzichtete, die ‚Rosinenbomber‘ der Alliierten über der Sowjetischen Besatzungszone abzuschießen.¹⁰ Dass es dem gerade 19jährigen Mathias Rust im Mai 1987 gelang, in einer privaten Cessna auf dem Roten Platz in Moskau zu landen, ohne von der sowjetischen Luftwaffe abgefangen zu werden, galt derzeit als ein kleines Wunder. – Rust selbst betrachtete das Flugzeug sogar als einen „Schlüssel zum Frieden“: „I realised that the aircraft was the key to peace. I could use it to build an imaginary bridge between East and West.“¹¹

Flugzeugentführungen als Grenzsubversion

Eine der häufigsten Grenzverletzungen im Flugverkehr wird nicht durch Abenteuerer oder Spione vollzogen, sondern durch Flugzeugentführer. Bei dem ersten dokumentierten Fall von Luftpiraterie handelte es sich zwar um einen Inlandsflug, der 1931 von peruanischen Rebellen gekapert wurde, die Flugblätter über dem Urwald abwarfen und das Flugzeug anschließend zurückgaben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Aktionsform indes von verschiedenen Personengruppen praktiziert, deren Ziel der Grenzübertritt war bzw. für die das Überfliegen nationaler Grenzen notwendige Bedingung für den Erfolg ihres Anliegens war; dabei handelt es sich um Republikfluchten aus den Staaten des sozialistischen Osteuropa, um Fluchten von Kubanern, die von den USA aus auf ihre Heimatinsel zurückkehrten, und um terroristische Flugzeugentführungen linksradikaler Gruppen, die zu einem großen Teil im Kontext des Nahostkonflikts standen. Darüber hinaus gab

8 D. Siegfried, *Das Flugzeug*, in: Geisthövel, (Hrsg.), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt a. M. 2005, S. 52.

9 Vgl. K. Bosma, *Auf der Suche nach dem perfekten Flughafen*, in: von Vegesack/Eisenbrand, (Hrsg.), *Airworld (Anm. 7)*, S. 36-64; A. Gordon, *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, New York 2004.

10 Vgl. L. Freundt, *‚Mauerflieger‘. Berliner Luftkorridore - Flughafen Tempelhof*, Diepholz 2001, S. 13-19.

11 What happened next? Interview von Carl Wilkinson mit Mathias Rust, in: *The Observer* vom 27. 10. 2002; zit. nach: <http://observer.guardian.co.uk/magazine/story/0,11913,819972,00.html> (02.01.2008).

es Flugzeugentführungen von Kriminellen, die Geld erpressten, von Psychopathen und anderen Einzeltätern, auf die ich an dieser Stelle nicht weiter eingehen werde.

Von Ost nach West

In der Realität dienten Flugzeuge nicht, wie Mathias Rust meinte, als Brücke zwischen Ost und West, sondern eher als Fluchtfahrzeug. Erste Republikfluchten von Bürgern der sozialistischen Staaten in Osteuropa gab es bereits in den späten vierziger Jahren, also lange vor dem Mauerbau: 1948 wurden zwei tschechische Maschinen nach Westdeutschland (6.4. und 4.5.1948), eine jugoslawische Maschine nach Süditalien (4.6.1948), eine rumänische Maschine nach Salzburg (17.6.1949) und eine bulgarische Maschine nach Istanbul entführt (30.6.1948).¹² (Kurioserweise gab es im gleichen Jahr auch eine Entführung in entgegengesetzter Richtung: Eine griechische DC-3 wurde von 8 Passagieren entführt und landete in Tetovo bei Skopje in Jugoslawien.¹³)

1949 landete ein ungarisches Flugzeug in Deutschland (4.1.1949), ein rumänisches in Griechenland (29.4.1949), ein polnisches in Schweden (29.4.1949), ein weiteres polnisches in Dänemark (16.12.1949). 1950 erreichten drei tschechische Maschinen an einem Tag München (24.3.1950) und eine jugoslawische die Schweiz (17.10.1950) – die Liste ließe sich bis zum Fall der Mauer im November 1989 fortsetzen und endete im Einzelfall in der Regel mit der Beantragung politischen Asyls.¹⁴ Dabei sind allerdings auch gewisse Konjunkturen zu beobachten. So wurden zum Beispiel infolge der politischen Unruhen in Polen, die im Sommer in die Gründung der Gewerkschaft Solidarność mündeten, zahlreiche Fluchtversuche nach Westeuropa unternommen, die überwiegend auf dem Westberliner Stadtflughafen endeten. Allein in den Jahren 1981 bis 1983 wurden zehn Flugzeuge von Polen nach Tempelhof entführt, sodass der Name der polnischen Fluggesellschaft LOT von den Berlinern bald als ‚Landet Ooch in Tempelhof‘ übersetzt wurde (obwohl auch eine ganze Reihe von Kleinflugzeugen des polnischen Aeroklubs unter den entführten Maschinen waren).¹⁵ Vereinfacht wurde die Flucht in diesen Fällen dadurch, dass die Strecke von Polen nach Berlin sehr kurz war und die polnische Luftsicherung kaum Zeit hatte, zu reagieren; außerdem wurde die Strecke von den entführten Maschinen in der Regel im Tiefflug zurückgelegt, sodass das Radar unter Umständen ‚unterflogen‘ werden konnte. Und schließlich war der Flughafen Tempelhof auch für Laien problemlos mit bloßem Auge erkenn- und ansteuerbar.¹⁶

In der Regel wurden die auf dem unter amerikanischer Kontrolle stehenden Flughafen Tempelhof ankommenden Flüchtlinge vor ein Militärgericht gestellt und zu relativ ge-

12 D. Gero, Flüge des Schreckens. Anschläge und Flugzeugentführungen seit 1931, Stuttgart 1999, S. 10 f.; Vgl. auch J.-T. Choi, Aviation Terrorism. Historical Survey, Perspectives and Responses, New York 1994.

13 Ebd.

14 Eine detaillierte Liste findet sich in Gero, Flüge des Schreckens (wie Anm. 12), S.9-21.

15 Freundt, Mauerflüge (wie Anm. 10), S. 152f.

16 Ebd.

ringfügigen Haftstrafen verurteilt, wie Antje Rávic Strubel es in dem Roman *Tupolew 134* anhand der Geschichte einer Republikflucht aus der DDR beschreibt.¹⁷ Eine ähnliche Fluchtgeschichte liefert auch den Plot für den Film *Judgement in Berlin* mit Martin Sheen, Sean Penn und Jutta Speidel in den Hauptrollen (wahrlich eine Grenzen transzendierende Besetzung).¹⁸

Die gelungenen Flugzeugentführungen von Ost nach West sind relativ gut dokumentiert. Wenig wissen wir indes bis heute über die Dunkelziffer der misslungenen Fluchtversuche, die von den Medien in der Regel nicht erwähnt wurden. Man wird davon ausgehen können, dass sie die gelungenen Versuche zahlenmäßig eher noch übersteigen.

Von den USA nach Kuba

Im Zuge einer weiteren Welle von Flugzeugentführungen, die Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre im Kontext mit der Kubanischen Revolution erfolgten, spielte der Aspekt der Grenzüberschreitung ebenfalls eine ganz zentrale Rolle. Nachdem Castros Rebellen anfangs Flugzeuge der Kubanischen Fluggesellschaft *Compañía Cubana de Aviación SA* gekapert hatten, um sie selbst für militärische Zwecke zu nutzen, überwogen nach der Revolution Flugzeugentführungen, die Exilkubaner aus den USA auf ihre Heimatinsel zurückbrachten.¹⁹ Eine besondere Häufung solcher Flugzeugentführungen war ab 1967 zu verzeichnen. David Gero nennt allein für die Jahre 1968 bis 1972 153 Flugzeugentführungen mit Ziel Havanna oder Santiago de Cuba – eine Entwicklung, die die Piloten zu massiven Protesten gegen die allzu laxen Sicherheitsvorkehrungen in den US-amerikanischen Flughäfen erstmals auf die Straße brachte.²⁰ Aus der Perspektive der Luftpiraten, bei denen es sich in der Regel nicht um politisch motivierte Terroristen, sondern um einzelne Privatpersonen oder kleinere Gruppen handelte, ergab sich die Notwendigkeit einer derart unkonventionellen Fortbewegungsform hingegen daraus, dass der reguläre Flugverkehr zwischen den USA und Kuba eingestellt und damit de facto die Grenze zwischen beiden Staaten geschlossen worden war (und bekanntlich ist US-Bürgern auch heute noch nicht gestattet, nach Kuba auszureisen).

Zur Bekämpfung der Luftpiraterie forderten einige Stimmen in den USA im Sommer 1968, man solle allen Exilkubanern die direkte Rückkehr in ihr Heimatland gestatten – vorausgesetzt das State Department habe keine Einwände.²¹ Andere forderten die Einrichtung einer Havanna-Attrappe auf einem US-amerikanischen Militärflughafen,

17 A. Rávic Strubel, *Tupolew 134*, München 2004.

18 *Judgement in Berlin*, Regie: Leo Penn, BRD/USA 1988, 92 min., nähere Informationen unter <http://german.imdb.com/title/tt0095415> (06.01.2008).

19 Gero, Flüge des Schreckens (wie Anm. 12), S. 16–21.

20 Ebd., S. 22–48; vgl. auch M. W. Levine, *Cuban Hijackers and the United States*, in: *Columbia Journal of Transnational Law* 32 (1994) H. 1, S. 133–154.

21 How halt hijacking?, in: *Christian Science Monitor*, 23.7.1968, S. 16.

nachdem es einem Piloten gelungen war, den Entführer glauben zu machen, er sei in Havanna angekommen, während er tatsächlich in Florida gelandet war.²²

Die überwiegende Zahl dieser Flugzeugentführungen verlief eher glimpflich. In der Regel wurden die Passagiere und auch die Crew von Kuba aus umgehend in die USA zurückgeschickt, während die Entführer teilweise vor Gericht gestellt und zu relativ geringen Haftstrafen verurteilt wurden. Immer wieder wurde berichtet, die amerikanischen Geiseln seien in Havanna in Hotels einquartiert, zu einer Stadtrundfahrt eingeladen und dann mit reichlich Rum, Zigarren, revolutionärer Literatur und Bildern von Che Guevara im Gepäck wieder in die USA geschickt worden, sodass der unfreiwillige Aufenthalt quasi zu einer Werbeveranstaltung für Castros sozialistisches Experiment wurde.²³

In Ermangelung legaler Reisemöglichkeiten riss die Kette der Flugzeugentführungen nach Kuba bis in die achtziger Jahre hinein nicht ab. Dies ist umso erstaunlicher, als die Sicherheitsvorkehrungen im Lauf der siebziger Jahre massiv verschärft worden waren: Nach und nach wurden alle Flughäfen mit Metalldetektoren ausgestattet, sodass es immer schwieriger wurde, Waffen an Bord einer Passagiermaschine zu bringen. Allerdings setzten Luftpiraten nun häufig brennbare Flüssigkeiten als potenzielle Waffen ein oder behaupteten, es gebe eine Bombe an Bord des Flugzeugs – eine Behauptung, die in der Regel schwer zu widerlegen war, solange sich die Maschine noch in der Luft befand. Sofern das Ziel der Luftpiraten lediglich die Einreise nach Kuba war, sah man auf Regierungsebene scheinbar keinen allzu dringenden Handlungsbedarf; schwieriger gestaltete sich die Sache allerdings, wenn mit der Entführung eines Flugzeugs auch die Geiselnahme der Passagiere zum Zweck der Durchsetzung politischer Forderungen verbunden war. Im Verhältnis zu den reinen Fluchtgeschichten nahmen diese Fälle im Verlauf der siebziger Jahre deutlich zu. Das Überschreiten nationaler Grenzen war in diesen Fällen nicht mehr Ziel, sondern eine notwendige Bedingung für das Gelingen der Aktion. Sollten Geiseln ausgetauscht werden, setzte dies nämlich voraus, dass die Luftpiraten zunächst in ein ihnen wohl gesonnenes Land gelangten, von dessen Territorium aus der Austausch durchgeführt werden konnte.

Im Niemandsland des Nahen Ostens

Als besonders brisant erweisen sich Fragen der Territorialität und Grenzüberschreitung im Kontext terroristischer Gewaltakte, die sich ab den späten sechziger Jahren zu einer massiven Bedrohung des internationalen Flugverkehrs entwickelten. Zwar war auch zuvor schon massive Gewalt von Flugzeugen ausgegangen (vor allem in den Bombardierungen des Zweiten Weltkriegs und im Vietnamkrieg), doch wurde mit dem Aufkommen der internationalen Luftpiraterie das Flugzeug selbst zum Schauplatz der Gewalt

22 T. M. Ashwood, *Terror in the Skies*, New York 1987, S. 33.

23 J. Grimonprez, *Inflight Magazine*, Ostfildern-Ruit 2000, S. 23. Grimonprez nennt für diese Informationen allerdings keine Quelle.

– vor allem im Kontext des Ende der sechziger Jahre eskalierenden Nahostkonflikts. Im Juni 1967 hatte der Sechstagekrieg zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn mit der Besetzung der Sinaihalbinsel, des Westjordanlandes, des Gazastreifens, Ostjerusalems und der Golanhöhen geendet, in denen fortan hunderttausende von Palästinenser unter israelischer Besatzung lebten.

Im Juli 1968 entführten Angehörige der Volksfront für die Befreiung Palästinas (PFLP) erstmals ein Flugzeug der israelischen Fluggesellschaft El Al. Nach der Ankunft der Maschine in Algier wurden 21 israelische Geiseln inhaftiert, die übrigen Passagiere wurden freigelassen und in ihre Heimatländer zurück geschickt (angeblich auch in diesem Fall, nachdem man sie auf eine Stadtrundfahrt durch die Hauptstadt geschickt hatte).²⁴ Obwohl die israelische Regierung sich weigerte, die Forderungen der Palästinenser zu erfüllen, wurden auch die israelischen Geiseln nach und nach freigelassen. Offenbar war das Hauptanliegen der Luftpiraten nicht die Freipressung ihrer Genossen aus israelischen Gefängnissen; vielmehr wollten sie in erster Linie die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit auf das palästinensische Problem lenken, das in der internationalen Politik zu diesem Zeitpunkt kaum eine Rolle spielte.²⁵

Nach diesem Muster verliefen zahlreiche Flugzeugentführungen in den siebziger Jahren. Besonders spektakulär war die simultane Entführung von vier Passagierflugzeugen am 6. September 1970, von denen eine allerdings missglückte: Die Luftpiraten – darunter Leila Khaled, eine palästinensische Lehrerin, die bereits im Vorjahr an einer Flugzeugentführung beteiligt gewesen war – konnten von der Crew der El Al-Maschine überwältigt werden; ein Luftpirat wurde dabei getötet, Leila Khaled wurde nach der Ankunft in London den dortigen Behörden übergeben. Die anderen drei Maschinen landeten alle im Nahen Osten: Eine Boeing 747 der Pan Am gelangte nach einem Zwischenhalt in Beirut nach Kairo, wo sie unmittelbar nach der Ankunft geräumt und in die Luft gesprengt wurde. Eine Boeing 707 der TWA landete auf einem kleinen Militärflughafen in der jordanischen Wüste und eine DC8 der Swissair in der Nähe von Amman, ebenfalls in Jordanien.²⁶ Die Entführer forderten die Freilassung zahlreicher arabischer Gefangener aus Gefängnissen in der Bundesrepublik, Großbritannien, Israel und der Schweiz und drohten damit, auch die zwei in Jordanien stehenden Flugzeuge zu zerstören, sollten die westlichen Regierungen nicht einlenken.²⁷

Während die Regierungen der Schweiz und der Bundesrepublik Verhandlungsbereitschaft signalisierten, wies die israelische Regierungschefin Golda Meir alle Forderungen zurück; sie war der Meinung, dass man den Terroristen andernfalls Tür und Tor öffne

24 Algerians Detain 21 Israelis on Jet, in: New York Times, 24.7.1968, S. 1.

25 Vgl. Gero, Flüge des Schreckens (wie Anm.12), S. 67; T. Skelton-Robinson, Im Netz verheddert. Die Beziehungen des bundesdeutschen Linksterrorismus zur Volksfront für die Befreiung Palästinas (1969–1980), in: W. Kraushaar (Hrsg.), Die RAF und der linke Terrorismus, 2 Bde., Hamburg 2006, Bd. 2, S. 928–904, hier S. 839.

26 Four Jets Bound for New York Hijacked Over Europe, in: New York Times, 07. 09. 1970, S. 1.

27 R. H. Anderson, Hijackers in Cairo Say They Blew Up 747 in Retaliation for U.S. Support of Israel, in: New York Times, 08. 09. 1970, S. 16; Arabs Threaten to Blow Up 2 Hijacked Jets, 180 Aboard, in: Los Angeles Times, 08. 09. 1970, S. 1.

und mit einer weiteren Welle von Flugzeugentführungen zu rechnen habe.²⁸ Prompt kaperten Mitglieder der PFLP am 9. September innerhalb einer Woche noch ein fünftes Flugzeug, diesmal eine Maschine der British Overseas Aviation Company (BOAC), die ebenfalls in der jordanischen Wüste landete, wo unterdessen auch die ursprünglich in Amman gelandete Swissair-Maschine angekommen war.²⁹ Zu den bereits bekannten Forderungen kam nun noch die Forderung hinzu, die seit der missglückten Entführung einer El Al-Maschine am 6. September in London inhaftierte Leila Khaled auf freien Fuß zu setzen.³⁰ Noch bevor die britische Regierung dieser Forderung am 30. September nachkam, sprengte das PFLP-Kommando die drei in der jordanischen Wüste stehenden Maschinen am 12. September vor laufenden Kameras in die Luft, nachdem die verbliebenen 300 Geiseln – ebenfalls vor laufender Kamera – evakuiert worden waren.³¹

In historischer Perspektive liegt der Schluss nahe, dass die systematische Verfolgung und Vertreibung von Palästinensern aus Jordanien später im September 1970 (bekannt als der ‚Schwarze September‘) eine späte Reaktion des Wüstenstaates auf die Flugzeugentführungen war, die ihn international ins Kreuzfeuer gebracht hatte.³² Zudem forderte die US-Regierung unter Präsident Richard Nixon infolge der spektakulären Simultanentführung noch im September 1970 scharfe Sanktionen gegen alle Länder gefordert, die Terroristen Zuflucht gewährten.³³

Die Strategie der Flugzeugentführung erwies sich für die Luftpiraten zwar kurzfristig als begrenzt erfolgreich, brachte aber mittel- und langfristig nicht nur massive Sanktionen (wie in Jordanien) sondern auch eine Reihe von Unwägbarkeiten mit sich, die unmittelbar mit der Überschreitung von Grenzen verbunden waren, sodass sich die Strategie langfristig als eher kontraproduktiv erwies. So verweigerten zahlreiche – auch arabische – Staaten den entführten Maschinen ab den siebziger Jahren (nicht zuletzt infolge der Nixon-Erklärung) die Landeerlaubnis, um nicht in die Verhandlungen hineingezogen, zum Eingreifen gezwungen oder von der Weltöffentlichkeit der Kollaboration bezichtigt zu werden.³⁴ So ließ die ägyptische Regierung im Kontext der oben beschriebenen Simultanentführung am 9. September 1970 die Landebahn des Kairoer Flughafens mit schweren Fahrzeugen sperren, um auszuschließen, dass weitere entführte Flugzeuge dort landen konnten. Damit wollte sie einerseits demonstrieren, dass sie das Vorgehen der PFLP verurteilte, verhinderte damit aber auch den Start und die Landung anderer Flugzeuge und schloss damit de facto die Grenze zur Außenwelt, da der größte Teil des

28 P. Grose, Israel Urges Rejections of Hijackers' Demands, in: New York Times, 08. 09. 1970, S. 17; Ders., Mrs. Meir Indicates Israel Won't Free Guerrillas, in: New York Times, 11. 09. 1970, S. 16.

29 B. Weinraub, B.O.A.C. Jet Joins Others in Jordan, in: New York Times, 10. 09. 1970, S. 1.

30 Vgl. L. Khaled, Mein Volk soll leben. Autobiographie der palästinensischen Revolutionärin, München 1974, S. 169 f.

31 Die Bilder sind zu sehen in dem Dokumentarfilm 1970 – So kam es zum Schwarzen September, Regie: Ilan Ziv und Amal Moghaize, Frankreich 2005, Erstausstrahlung: arte, 14.12.2005, 20:40.

32 Skelton-Robinson, Im Netz verheddert (wie Anm. 25), S. 841 f.

33 The Nixon Announcement, in: New York Times, 12. 09. 1970, S.11; ... and Deterring Skyjackers, in: New York Times, 12. 09. 1970, S. 21.

34 Skelton-Robinson, Im Netz verheddert (wie Anm. 25), S. 839.

Grenzverkehrs längst nicht mehr an den Landgrenzen zu Israel, Libyen oder Sudan, sondern eben auf dem Flughafen von Kairo stattfand.

Ganz ähnlich verhielt sich die Regierung des Südjemen, die im Oktober 1977 der von der PFLP in Kooperation mit der deutschen RAF entführten Lufthansamaschine ‚Landshut‘ die Landeerlaubnis verweigerte, sodass diese neben der eigentlichen Piste auf einem Geröllfeld landen musste, um nicht wegen Kerosinmangels abzustürzen. Dieser Zwischenfall kostete, wie wir heute wissen, den Piloten Jürgen Schuhmann das Leben: Er verließ das Flugzeug nach der Bruchlandung, um das Fahrgestell zu inspizieren und wurde bei seiner Rückkehr von den Entführern erschossen, die der Meinung waren, er habe seinen Aufenthalt genutzt, um Informationen an die Behörden vor Ort weiterzugeben. Infolge solcher Ereignisse wurde es für Flugzeugentführer immer schwieriger, Grenzen zu passieren bzw. in ihnen freundlich gesinnte Staaten zu finden, die sie nicht sofort auslieferten. 1976 gelang dies einem Kommando der Revolutionären Zellen in Entebbe nahe der Hauptstadt von Uganda; in diesem Fall griff allerdings die israelische Luftwaffe auch ohne Genehmigung Idi Amins ein und befreite die im Flughafengebäude festgesetzten Geiseln in einem militärischen Blitzangriff, der seinerseits einen völkerrechtswidrigen Eintritt in das Gebiet des afrikanischen Staates darstellte. Scharfe Kritik an diesem Vorgehen äußerten die sozialistischen und die arabischen Staaten, aber auch linke Gruppen in der Bundesrepublik.³⁵

Die Entführer der ‚Landshut‘ nach Mogadischu irrten sich im Hinblick auf die Haltung der somalischen Regierung jedenfalls gewaltig. Statt die Forderungen der PFLP und der RAF zu unterstützen, gestattete sie der GSG9, das Flugzeug auf ihrem Territorium zu stürmen und die Terroristen zu überwältigen, von denen drei bei dem Einsatz ums Leben kamen. Allein eine überlebende Terroristin – Souheila Andrawes – blieb in der Gewalt der somalischen Behörden und ließ sich nach Verbüßen ihrer Haftstrafe schließlich in Norwegen nieder.³⁶

Neue Grenzen im Zeitalter der Globalisierung

Flugzeugentführungen stellten vor allem in den sechziger und siebziger Jahren zwar eine massive Bedrohung des Flugverkehrs dar, blieben aber letztlich eine Randerscheinung im Grenzverkehr. Gleichwohl haben sich die Gestaltung, die Überwachung und auch die Wahrnehmung geografischer, nationaler und sozialer Grenzen durch die Expansion der zivilen Luftfahrt nachhaltig verändert. Nach Einschätzung von Detlef Siegfried kristallisierte sich am Flugzeug gerade „wegen seines Potenzials, die Grenzen des Nationalstaats zu überwinden“, der „Streit um die Konturen der Nation, um nationale Selbstbilder

35 Vgl. z. B. C. L. Guggomos, Nie so pingelig, in: konkret (1976) H. 8, S. 24-25; Blutiger Überfall Israels auf Flughafen in Uganda, in: Neues Deutschland, 05.07.1976, S. 6; Israelischer Überfall auf Uganda scharf verurteilt. UNO-Generalsekretär Waldheim: Verletzung der Souveränität, in: Neues Deutschland, 06.07.1976, S. 7.

36 Vgl. „Ich war noch ein Kind“. Spiegel-Interview mit der ‚Landshut‘-Entführerin Souheila Sami Andrawes Sayeh, in: Der Spiegel 49 (1995) H. 3, S. 78 f.

und den Ort der Nation in einer sich immer schneller globalisierenden Welt“ – mit der Folge, dass das Flugzeug „die Gesellschaften ... nicht nur von ihren nationalen Grenzen, sondern auch von den gegebenen Sozialstrukturen und kulturellen Prägungen“ emanzipiert habe.³⁷

Angesichts der Tatsache, dass die Kontrolle von Grenzübertritten im Flugverkehr noch deutlich lückenloser und schärfer ausfällt als in anderen Verkehrsmitteln, scheint dies jedoch eine Fehleinschätzung zu sein. Tatsächlich ist es gerade das Flugzeug, das auch in Zeiten der Globalisierung nationale Grenzen nicht ohne staatliche Zustimmung überqueren darf und das damit der Öffnung der Grenzen, wie sie innerhalb der Europäischen Union bereits weitgehend Realität ist, seinerseits Grenzen setzt. Vielmehr scheint Siegfried unter dem Einfluss einer Utopie zu stehen, die im Prinzip so alt ist wie die Menschheit. 1927, in den frühen Jahren des kommerziellen Motorflugs, hatte der Luft-Hansa-Vorstand Martin Wronsky geschwärmt:

*Kein Jules Verne, kein Wells braucht man jedenfalls zu sein, um zu sehen, wie in Kürze vielmotorige Großflugzeuge ... Reisende und Güter hintragen über alle Länder des Erdballs, hin über alle blauen Weiten unseres ach so klein gewordenen Globus.*³⁸

Tatsächlich aber wurde die Euphorie vor allem durch technische Fortschritte (wie die Inbetriebnahme der Junkers F13 im Jahr 1919 und der Boeing 747 im Jahr 1970) bzw. durch die Expansion des Billigflugsektors ab den neunziger Jahren genährt, und zwar ungeachtet der paradox anmutenden Tatsache, dass das Überwinden von Grenzen mit der Entwicklung der Luftraumüberwachung und der Perfektionierung der Kontrollsysteme in den Flughäfen deutlich schwieriger geworden ist. Es stellt sich nicht mehr die Frage, ob das Flugzeug den Reisenden bis ans Ende der Welt tragen kann, sondern ob er über einen gültigen Pass und ein Visum verfügt, das ihm die Einreise ins Zielland ermöglicht.

Tatsächlich werden die Grenzen im Zeitalter der Globalisierung und der Expansion des Flugbetriebs nicht durchlässiger, sondern immer dichter – jedenfalls für diejenigen, die im falschen Land zur falschen Zeit und unter falschen Bedingungen geboren werden. Während einerseits der Flugbetrieb im Dienst von Tourismus und Handelsbeziehungen expandiert, so schwellen andererseits auch die Ströme der Migranten an, die – aus gutem Grund – eben nicht das Flugzeug, sondern das Schiff oder die eigenen Füße als Transportmittel bevorzugen.

Last, not least sei an dieser Stelle erwähnt, dass die Reise im Flugzeug – so es denn gelingt, an Bord zu kommen – zwar viele Annehmlichkeiten mit sich bringt, dass es Reisen verkürzt und den Warenaustausch erleichtert, dass jedoch das Fliegen für einen guten Teil der Bevölkerung auch heute noch keine eine gewöhnliche Fortbewegungsart ist.

37 Siegfried, Das Flugzeug (wie Anm. 8) S. 53; P. Fritzsche, *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge/London 1992.

38 M. Wronsky, *Deutscher Luftverkehr. Sonderdruck WGL-Jahrbuch*, München/Berlin 1927, zit. nach: H. Spode, „Nichts wie weg hier!“ – Luftfahrt und Tourismus in historischer Perspektive, in: Vegesack/Eisenbrand, (Hrsg.), *Airworld* (wie Anm. 7), S. 16.

Psychologen schätzen, dass zwischen 30 und 60 Prozent der Bevölkerung westlicher Industrienationen zumindest unter latenter Flugangst leiden.³⁹ Diese Zahlen steigen nach Wellen von Flugzeugentführungen, wie wir sie für die sechziger, siebziger und achtziger Jahre beschrieben haben – und natürlich nach Ereignissen wie den Anschlägen vom 11. September 2001 – noch einmal sprunghaft an, was indes darauf zurückzuführen sein dürfte, dass viele Menschen sich für ihre Flugangst genieren und erst dann darüber sprechen, wenn sie durch aktuelle Katastrophen als rational gerechtfertigt erscheint. Denn auch wenn Fliegen heute statistisch betrachtet die sicherste aller Fortbewegungsarten ist, so ist doch die Grenze zwischen Erde und Himmel für viele Menschen eine quasi von der Natur gezogene Grenze, deren Übertreten die Überwindung der Schwerkraft erfordert und die sie deshalb mit Unbehagen erfüllt. So betrachtet zieht das Fliegen, das ja gleichzeitig mit universalen Freiheitsphantasien belegt ist, auch eine Grenze zwischen den erdverbundenden, von Höhenangst und Klaustrophobie geplagten Menschen und denjenigen, die die Welt lieber aus der Vogelperspektive betrachten.

39 Vgl. zum Beispiel: T. Paglia, Fear of Flying. The Political Economy of Airport Security, in: Multinational Monitor 22 (2001) H. 11, S. 17-20; Flugangst – Flugzeuge fallen nicht vom Himmel, in: Psychologie heute 32 (2005) H. 8, S. 62-66; Fliegen: Teure Maschinen-Checks und Psychokurse für Passagiere gegen Flugangst, in: Manager-Magazin 25 (1995) H. 9, S. 252-261 sowie in kulturgeschichtlicher Perspektive: A. Killen, 1973: Nervous Breakdown. Watergate, Warhol, and the Birth of Post-Sixties America, New York 2006, S. 13-44 (Kapitel 'Fear of Flying').